Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 45

ВАЗ-2103: АВТОПРОБЕГИ И ИСПЫТАНИЯ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00045

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 45, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7 900 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 18.04.2019
Дата выхода в свет: 11.07.2019

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6, 7 (вверху), 8 (вверху) © TASS;
Стр. 7 (внизу), 8 (внизу) © РИА Новости;
Стр. 9, 10 (вверху) © частная коллекция;
Стр. 10 (внизу) © Cimmerian praetor/Wikimedia Commons;
Стр. 11 (вверху) © Alf van Beem/Wikimedia Commons;
Стр. 11 (в середине) © Mr.choppers/Wikimedia Commons;
Стр. 11 (справа внизу) © Philip (flip) Kromer/Wikimedia Commons;
Стр. 11 (слева внизу) © nemor2/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка крышки батарейного отсека

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

ВАЗ-2103: автопробеги и испытания

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Чешский автомобиль «Татра 87»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

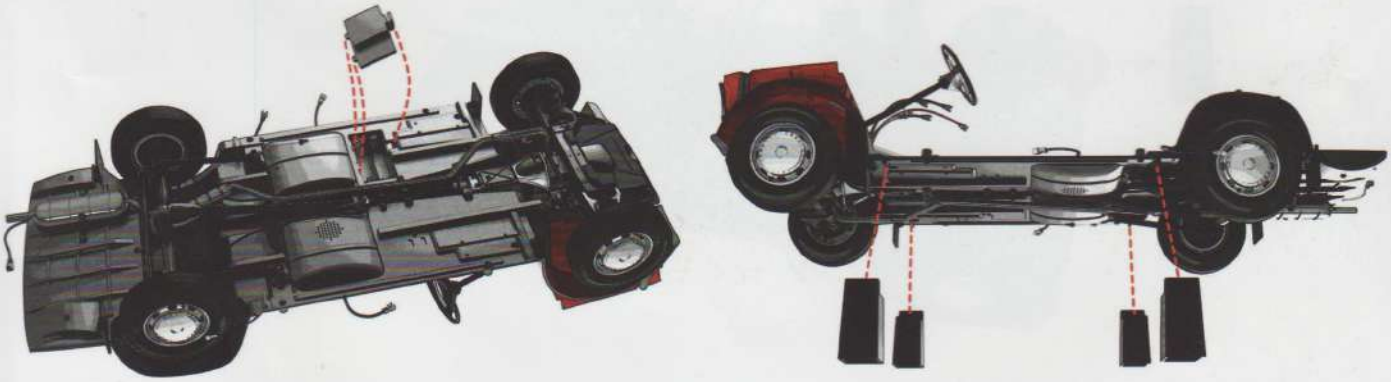
Установка крышки батарейного отсека

Установите опоры для ремонта и крышку батарейного отсека, полученные с этим номером, на вашу модель ВАЗ-2101.

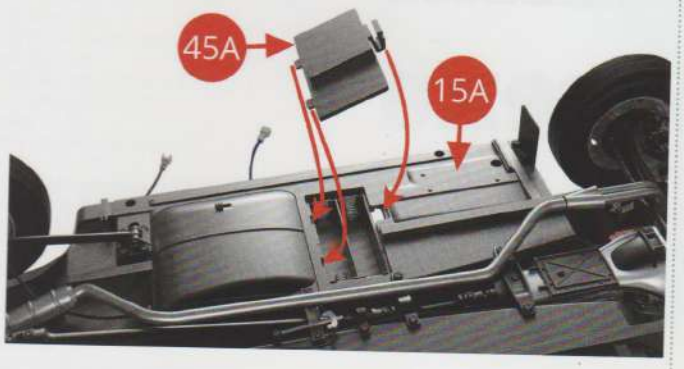
45A Крышка батарейного отсека

45B Опора для ремонта (4 шт.)

Схемы сборки



1

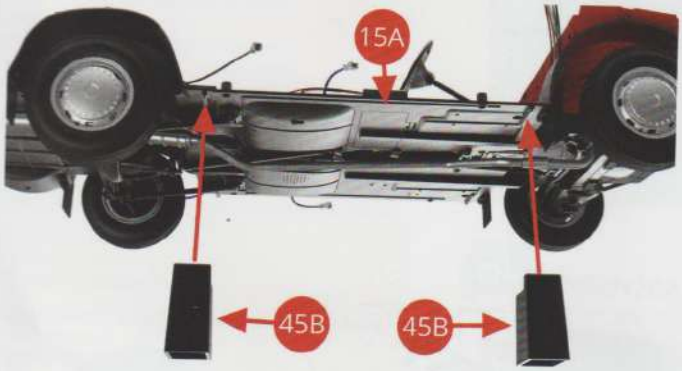


Установите крышку батарейного отсека 45A двумя выступами в пазы пола кузова 15A и прижмите противоположную сторону крышки до защелкивания.

2

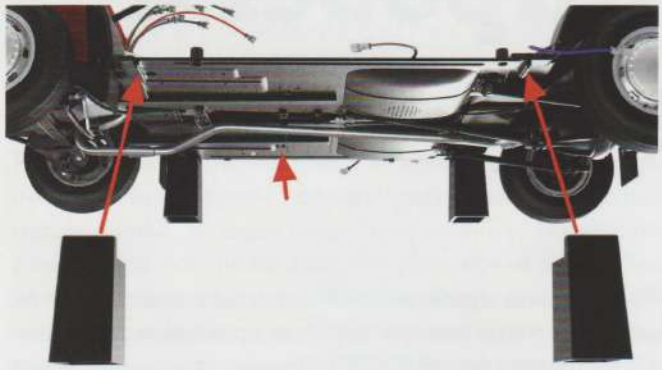
Опоры для ремонта 45B будут устанавливаться под четыре опорные места пола кузова 15A, выполненные в виде небольших поперечных ребер-подушек, указанных стрелками.

3



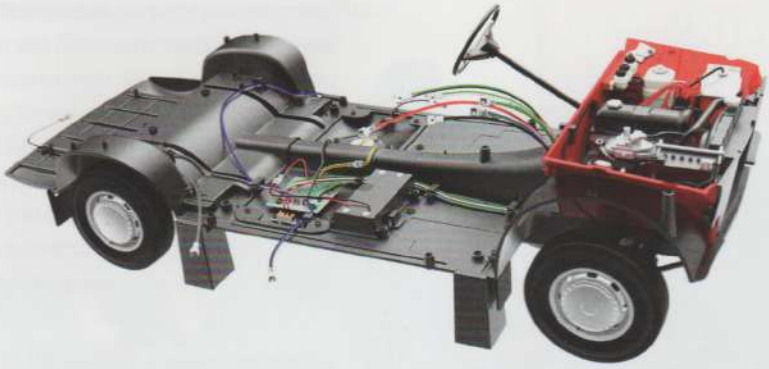
Установите две опоры для ремонта 45B с правой стороны вашей модели автомобиля под опорные места пола кузова 15A.

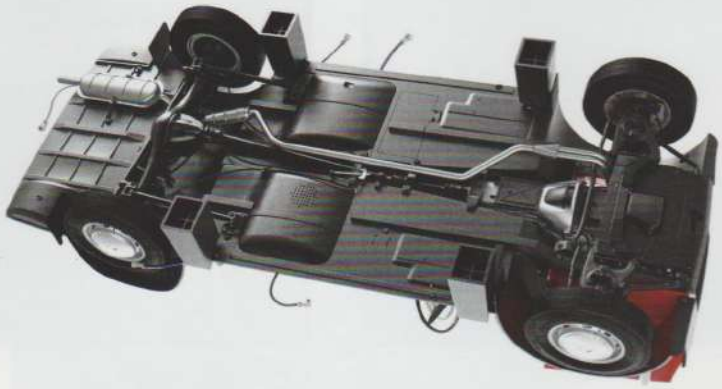
4



Установите две опоры для ремонта 45B с левой стороны вашей модели автомобиля под опорные места пола кузова 15A.

Вид узлов после сборки





Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

ВАЗ-2103: автопробеги и испытания

Примечательный факт – люксовый вариант «Жигулей» был запущен в серийное производство практически без испытаний. Позже были проведены приемочные испытания уже серийных машин.

Автомобиль ВАЗ-2103. 1975 год.

Сказать, что «тройка» совсем не испытывалась, конечно нельзя – два или три образца проходили испытания в НАМИ совместно с ВАЗ-2101. Помимо этого, необходимо было провести приемочные испытания автомобиля. Но так вышло, что рекламный автопробег провели еще раньше.

По Европе с «Огоньком»

В 1972 году руководство популярного общественно-политического журнала «Огонек» обратилось к генеральному директору ВАЗа В. Н. Полякову с предложением провести в ознаменование 55-й годовщины Октябрьской революции рекламный пробег вазовских машин по странам социалистического содружества. Главной целью автопробега был показ новых советских автомобилей для демонстрации достижений социалистической системы хозяйствования. Поляков отнесся к этой идее скептически: показывать «единичку» он в тот момент не хотел из-за слишком явного ее внешнего сходства с Fiat-124, а ВАЗ-2103 к такому показу был еще не готов. Напомним, что во второй половине 1972 года завод собрал первую партию этих машин во временном исполнении (ВАЗ-2103В) с салоном от «единички». В связи с этим имелось даже прямое указание Полякова – не проводить

ВАЗ-2103 проходит испытания в Тольятти. 1973 год.

никаких рекламных акций, тем более международных, пока автомобиль не будет укомплектован полностью. Пробег пришлось отложить. Его провели в 1973 году, и весьма успешно. Однако приемочных испытаний автомобиля это не отменяло.

Приемочные испытания

В соответствии с принятыми в то время правилами, приемочным испытаниям подвергались опытные образцы автомобилей. И лишь после подписания соответствующего акта начинался процесс постановки автомобиля на производство. Но для ВАЗ-2101 в связи с особенностями создания данной модели Минавтопром в свое время уже сделал исключение - приемочные (или межведомственные) испытания в 1971 году проводились на автомобилях конвейерной сборки. Точно так же решили поступить и с ВАЗ-2103. Была создана межведомственная приемочная комиссия под председательством директора НИИАТ (НИИ Автотранспорта) профессора Н. Б. Островского. Она включала в себя представителей самых разнообразных организаций, которые представляли интересы потребителей автомобиля, а также некоторых научно-исследовательских институтов автомобильной тематики. Возглавил испытания ведущий инженер НИИАТ А. Н. Понизовкин - опытнейший испытатель, давший путевку в жизнь не одному десятку советских легковых и грузовых автомобилей.

Автомобиль ВАЗ-2103 сошел с конвейера. Тольятти. 1973 год.

ВАЗ-2103 универсал

В 1976 году по указанию технической дирекции на конвейере ВАЗа были собраны три автомобиля ВАЗ-2103 с кузовом универсал, чтобы проверить их на соответствие европейским требованиям, а в дальнейшем осуществлять их поставки за рубеж. Однако в производство эта модель так и не пошла.

Первая партия автомобилей ВАЗ-2103В была собрана на ВАЗе в 1972 году.

На заводском треке проходит испытание новая модель «Жигулей» ВАЗ-2103. Тольятти. 1973 год.

2 августа 1973 года на главном конвейере комиссией были отобраны четыре автомобиля: красный и зеленый ВАЗ-2103, а также для сравнения два белых ВАЗ-2101. Стоит отметить, что при отборе обращалось внимание только на цвет и внешний вид автомобилей, никакой специальной подготовки или проверки не проводилось.

Программа испытаний

В бригаду испытателей и контролеров вошли специалисты УГК ВАЗа, Дмитровского автополигона и НИИАТ. Помимо легковых автомобилей в группу машин входил грузовик ГАЗ-52 с запчастями на всякий случай.

Программа испытаний включала 30 тыс. км пробега, из которых почти 25 % приходилось на грунтовые и булыжные дороги, по 10 % – на горные дороги и скоростную трассу Дмитровского полигона. Примерно 20 % пробега необходимо было выполнить в Москве, двигаясь по специально разработанным городским маршрутам. И только треть пробега приходилась на равнинные асфальтированные дороги общего назначения. Кроме того, предусматривалась и обширная программа лабораторно-дорожных испытаний в условиях Дмитровского автополигона.

Программу по грунтовкам откатали в окрестностях Тольятти, «булыжник» и скоростную трассу – в сентябре в Дмитрове. Впрочем, если скоростную трассу закончили быстро, то с булыжной дело затянулось – скорость движения маленькая, времени уходило много. К тому же три дня потеряли из-за поломки на одной из машин. Наступала поздняя осень, погода портилась. Пришлось этот этап испытаний прервать и отправиться на Кавказ в Сочи, чтобы успеть откатать горный этап до дождей. Горы дались испытателям особенно тяжело: люди работали в две смены и сильно уставали, поскольку движение по горным серпантинам на скоростях близких к предельным требовало постоянного напряжения.

Завершающим был этап городского цикла в Москве. Движение тогда было, конечно, не таким, как сейчас, но тоже довольно напряженным. За день нужно было проехать 250-300 км по центру города внутри Садового кольца (район с наиболее интенсивным движением), где средняя скорость движения не превышала 25-30 км/ч. И так полтора месяца!

23 января 1974 года Межведомственная комиссия на своем последнем заседании подписала «Акт и протокол межведомственных приемочных испытаний легкового автомобиля ВАЗ-2103 "Жигули" производственного изготовления», высоко оценив как технические, так и качественные показатели второй тольяттинской малолитражки.

Один из первых отечественных автомобилей класса «люкс» ВАЗ-2103 в Москве. 1974 год.

Чешский автомобиль «Татра 87»

Чешская компания «Татра» – одна из старейших автомобильных фирм в мире. Достаточно сказать, что в 1897 году она выпустила первый автомобиль в Центральной Европе. Именно эта компания и создала автомобиль, дизайн которого опережал время.

В начале 1930-х годов многие автомобильные фирмы мира экспериментировали с так называемыми аэродинамическими кузовами. Не осталась в стороне от этого процесса и фирма «Татра» (Tatra) в чехословацком городе Копришвнице.

Рождение легенды

Проектирование автомобиля с аэродинамическим кузовом велось в обстановке строжайшей секретности. Новый автомобиль создавался под руководством главного конструктора фирмы Ганса Ледвинки. Ведущим конструктором был Эрих Юбелакер, а идея компоновки принадлежала Полю Яраю. Результатом их труда стала «Татра 77» (Tatra 77), имевшая обтекаемый кузов и двигатель воздушного охлаждения, расположенный сзади.

6 марта 1934 года представители «Татры» пригласили журналистов на шоссе, ведущее из Праги в Карловы Вары, чтобы впервые показать новинку – аэродинамическую модель «Татра 77».

Молодожены садятся в свадебный автомобиль «Татра 87». Будапешт. 1948 год.

Последние изменения

В 1948 году машина получила новые передние крылья, все три фары полностью утопили в кузов, изменился бампер – он утратил «клыки». Позже небольшое количество автомобилей этой модели, изготовленных для правительственных учреждений ЧССР, получило измененное оформление хвостовой части, широкие бамперы и декоративную накладку на боковине кузова.

Автомобиль «Татра 77». Словакия. 1938 год.

На собравшихся машина произвела странное впечатление, поскольку выглядела весьма необычно: низкий кузов с длинным килеватым хвостом без подножек, короткий капот без привычного радиатора; сразу же после задней кромки переднего крыла – дверной проем; решетчатые воздухозаборники на месте заднего стекла. В кузове отсутствовали привычный туннель карданного вала и кожух над коробкой передач. Место двигателя под капотом занимали бензобак, аккумуляторы и запасное колесо. А сам мотор, объединенный в один блок с четырехступенчатой коробкой передач и главной передачей, висел позади ведущих задних колес. В широком салоне на двух сиденьях без труда размещались шесть человек.

Осенью 1934 года «Татра 77» произвела фурор на Парижской и Лондонской автомобильных выставках, став первым в мире серийным автомобилем с заднемоторной компоновкой.

Впрочем, были у автомобиля и недостатки. Будучи очень быстроходной, «Татра 77» отличалась плохой приемистостью – ей не хватало мощности. В 1935 году увидела свет модификация «Татра 77А» с более мощным мотором в 70 л. с. Однако и у нее кузов с деревянным каркасом все же был тяжеловат. Слишком тяжелым был и двигатель.

Работа над ошибками

Осенью 1937 года на автомобильной выставке в Праге была впервые показана «Татра 87» с цельнометаллическим кузовом. Двигатель получил алюминиевые головки с полусферической (как у гоночных автомобилей) камерой сгорания и распределительным валом с цепным приводом. Отдельные чугунные цилиндры имели точеные ребра, за счет чего не только улучшалось охлаждение, но и снижалась масса. Два центробежных вентилятора подавали воздух к цилиндрам, а установленный в передней части машины масляный радиатор обеспечивал дополнительное охлаждение двигателя. Отлитый из магниевого сплава картер тоже работал на снижение общей массы. Двигатель, коробка передач и главная передача крепились к кузову всего в трех точках.

Передняя подвеска состояла из двух расположенных одна над другой поперечных рессор, концы которых одновременно играли роль поперечных рычагов. Кинематика независимой задней подвески была построена так, что при движении в повороте наружное заднее колесо под действием нагрузки поворачивалось в направлении движения машины, как бы упираясь боком в дорогу и оказывая таким образом дополнительное сопротивление возможному заносу.

Музейный экспонат «Татра 77». 2010 год.

Фар было три, причем две из них выполняли обычные функции, а центральная третья (ее включали кнопкой на панели приборов) служила прожектором. Звуковой сигнал и стартер тоже включались кнопками на панели приборов, а в центре рулевого колеса находился декоративный выпуклый колпачок.

Автомобиль «Татра 87». Современная фотография.

«Там за рекой – Аргентина»

После оккупации немецкими войсками Чехии производство легковых автомобилей на фирме «Татра» прекратилось, производственные мощности перешли к выпуску военной продукции для Третьего рейха. 6 мая 1945 года советские войска освободили Копршивнице. Завод практически сразу возобновил выпуск легковых машин, изготовив до конца года 45 автомобилей «Татра 87». Впрочем, модель «Татра 87» в силу своей немногочисленности (до войны их было сделано 1388 штук, после войны – 1752) так бы и осталась автомобильной экзотикой, если бы не Иржи Ганзелка и Мирослав Зикмунд. Два чеха, грезивших путешествиями, в 1947 году сели в автомобиль «Татра 87» и объехали на нем всю Африку, посетив Алжир, Ливию, Египет, Судан, Сомали, Эфиопию, Кению, Танзанию, Уганду, Конго, Замбию, Родезию и ЮАР, а также Южную и Центральную Америку (Аргентину, Парагвай, Бразилию, Боливию, Перу, Эквадор, Панаму, Сальвадор, Гватемалу и Мексику). Причем не просто объехали, но и написали об этом несколько потрясающих книг, одни названия которых заставляли учащенно биться сердца: «Африка грез и действительности», «Там за рекой – Аргентина», «Через Кордильеры», «К охотникам за черепами», «Между двух океанов». Эти книги были изданы (в том числе в СССР) миллионными тиражами. На многих фотографиях в этих книгах можно видеть характерный силуэт автомобиля «Татра 87».

Салон автомобиля «Татра 87». Современная фотография.

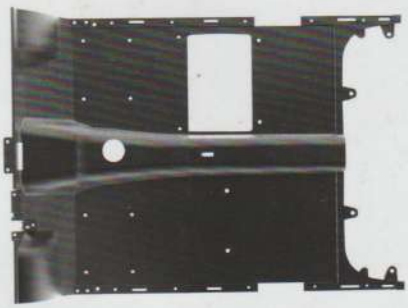
Двигатель с воздушным охлаждением находился у «Татры 87» позади задних колес. Современная фотография.

Центральная фара «Татры 87» служила прожектором. Современная фотография.

В НОМЕРЕ 46

- УСТАНОВКА ОПОРЫ РУЛЕВОЙ КОЛОНКИ
- ЗАВОД ИМЕНИ И. А. ЛИХАЧЕВА

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПАНЕЛЬ ВНУТРЕННЕГО ПОЛА
- ОПОРА РУЛЕВОЙ КОЛОНКИ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекшн. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!